

2001 年 4 月
第 2 期

史 学 集 刊
Collected Papers of History Studies

Apr., 2001
No. 2

· 跨学科讨论 ·

东北亚区域经济合作与跨国城市体系

王 旭

(厦门大学 历史系, 福建 厦门 361005)

摘 要: 东北亚在整个亚太地区最具有一体化特点, 其区域经济合作潜力深厚, 前景可观。在东北亚区域沿海地带, 目前已初步形成一个跨国的大中城市组成的城市走廊, 成为带动东北亚经济合作与发展的中坚及空间依托。随着区域经济一体化的发展, 相关国家的城市功能、地位、辐射范围都会有较大的调整与变化, 对此, 我们应该有思想准备, 以便合理规划我国的城市战略布局, 迎接东北亚新时代的挑战。

关键词: 城市化; 区域经济; 城市体系

中图分类号: K902.31 **文献标识码:** A **文章编号:** 0559- 8095(2001)02- 0061- 06

一、东北亚区域经济合作的必要性与可能性

90 年代, 世界进入多国经济合作时代, 经济区域化、集团化的趋势更加明朗。东北亚地区虽尚未建立区域性经济组织, 但其必要性已日益彰显, 部分合作项目已经展开, 走向全面协作只是时间的问题。

东北亚地区组成经济联合体前景是非常可观的。其一, 东北亚国家在地理上邻近, 有利于发展一体化的区域经济合作关系。东北亚城市化发展水平很高, 区域经济近年来的蓬勃发展, 也使区域合作具备了一定的经济实力。其二, 东北亚地区各国之间便利的交通设施为开展合作准备了条件。东北亚地区有两条亚欧大陆桥或称地理长廊。一条是传统通道即长达 1.3 万公里的西伯利亚大铁路。另一条铁路从中国的连云港经中国北方的 11 个省市自治区, 在新疆西部的阿拉山口经哈萨克斯坦至莫斯科, 长达 1.08 万公里。朝鲜半岛的汉城—新义州(经平壤)铁路开通后, 更可将两条铁路延伸到整个东北亚地区。其中, 后一条铁路可将东京、釜山、汉城、平壤、北京与欧洲相连, 具有多重意义。其三, 更重要的是, 本区域内各国间产生结构和生产要素具有互补性。俄罗斯远东地区和西伯利亚地区土地广袤, 得天独厚地拥有大量未开发资源, 但人口稀疏, 劳动力奇缺, 同时缺少开发资金和技术; 中国拥有某些自然资源优势, 劳动力资源丰富低廉, 特别是 13 亿人口的购买力形成庞大的市场, 但

收稿日期: 2001- 02- 22

基金项目: 国家教育部跨世纪人才基金项目

作者简介: 王旭(1953-), 男, 吉林长春人, 厦门大学历史系教授。

同样缺乏资金和技术；朝鲜自然资源也有一定优势，资金和技术更形匮乏。而日本和韩国技术先进，资金雄厚，产业层次也较高，但其国内自然资源匮乏，劳动力成本高，市场狭小。东北亚各国在自然资源、劳动力、技术、资金、交通（陆地和海上）方面的这种互补性，有利于它们取长补短，互利合作。此外，东北亚国家在历史和文化方面也有很多相似之处，儒家文化占有很重要的地位，这显然便于经济上的往来。尽管第二次世界大战以来，它们走上了不同的道路，经济发展模式各异，但从积极的层面上看，这也提供了处于经济发展不同阶段和道路的经验，可供彼此借鉴。

东北亚地区一旦联合起来，将是规模非常庞大的经济联合体。它约有 4 亿人口，相当于世界人口的 8%，占世界各国生产总值的五分之一。1990 年，东北亚国家间贸易量占世界贸易总量的 14% 以上。此后其贸易比例增长超过世界其他经济区，是世界范围内最有活力的贸易区之一，前景可观。这个地区正在崛起为继欧共体和北美自由贸易区之后的第三大经济区。

根据区域经济和城市化的一般规律，区域经济合作成功发展的必要条件之一，就是依托大城市的联合和带动。东北亚区域沿海地带，目前已初步形成一个跨国的大城市和骨干城市的经济链，成为带动东北亚经济合作与发展的中坚。这是一个非常值得注意的现象。目前，东北亚研究已成我国学术界研究热点之一，在一般性宏观探讨基础上，某些方面已有所深入，但从城市化视角诠释经济区合作尚未提上研究日程。本文对东北亚城市布局的初步尝试，希冀能引起对此问题的注意和深层次研究。

二、东北亚区域经济布局

东北亚可分成两个明显的子区域：环黄渤海经济圈和环日本海经济圈。环黄渤海经济圈拥有质量较高的劳动力资源和工业基础设施，已形成资源导向和市场导向有机结合的工业结构；而环日本海经济圈仍主要为资源型经济，城市和工业发展较慢，基础相对薄弱。

由俄罗斯远东地区、中国东北部分地区、朝鲜半岛东海岸、日本西海岸群岛构成的环日本海经济圈，尚未形成可以主导整体经济活动的大型城市中心。日本海沿岸与面向太平洋的京阪大都市带相比，被日本看成是后院，从未被纳入日本历史主流。同样，韩国的东岸也一向被蔑称为“只能长土豆和石头的不毛之地”，可耕地极少。至于北朝鲜的东海岸，在历史上则是政治流放地，被连绵的山地与全国的心脏地带隔绝开来。环日本海经济圈与环黄渤海经济圈发展的差距，当然不利于整个东北亚地区一体化的发展。但毕竟经济圈内的国家几乎都注意到其重要性，并已经或将要采取实际行动。这些国家近来制定了雄心勃勃的计划，试图发展几个基础设施完善的城市中心，如俄罗斯欲实施“东进”构想，海参崴地位凸显，中国的珲春开发颇有声势，日本提出“日本海运动”，新潟及其他几个中等城市受到重视，朝鲜的清津、罗津，韩国的浦项在两国地位也有上升。所以，这一地区的内在潜能正在受到重视和开发。

中、朝、韩、日的经济较发达部分都在环黄渤海经济圈。在这个经济圈中，中国的环渤海地区占有特殊的地位。渤海湾由辽东半岛、山东半岛、华北平原环抱，外与黄海相通，面向朝鲜半岛，呈“C”型的半环状，海岸线长 5700 多公里，被称为中国的内海，相当于日本濑户内海的 3.5 倍。在其海岸线上分布着 40 多个港湾，20 多个大中型城市，其中包括大连、青岛、天津、营口、烟台、秦皇岛等重要港口城市。这些港口城市历来就是进出口的通道和货物集散地，地理优势明显。环渤海地区也是中国东北、华北、华东三大区的重要接合部，扼居中国北方通向海洋的要道，不仅是中国北部与世界交往的门户，而且在整个东北亚地区处

于枢纽地位。此外,该地区有丰富的能源和矿藏,种类多,数量大,煤炭、石油和铁矿等储量接近全国一半,地域组合好,分布集中,劳动力资源也相当丰富,目前已成为继珠江三角洲和长江沿岸经济带之后的中国第三大经济增长极。

环黄渤海经济圈中的各国间经贸往来已相当频繁。韩国的资本与朝鲜的劳动力的互利性交换已经有了很大规模,韩国和日本之间的贸易来往 80 年代中期以来节节升温,其中,仅汉城和日本之间的国际长途电话量在 80 年代就增长了 14 倍。韩国釜山和日本下关、韩国丽水与日本的福冈之间客运日见增长,使朝鲜海峡成为繁忙的海域。中国在这种贸易往来中地位提升更快。1985 至 1990 年中国与韩国之间进出口贸易额增长三倍有余,成为韩国的第三大贸易伙伴。为了适应不断增长的贸易,韩国的釜山和仁川港开辟了与上海、天津、大连的直接货运航线,威海和仁川之间也开辟直接客运。历史上曾经兴盛一时的黄海和日本海上的沿海贸易可望再现。在中国投资的韩国企业数量也开始快速增长。虽然其在华直接投资额与日本对华的 20 多亿美元投资无法相比,但增长潜力是很大的,特别是在劳动力密集型制造业。俄罗斯和中国先后与韩国建交,也带动了它们与韩国贸易额的成倍增长。韩国港口(釜山、浦项、蔚山)和日本港口(北九州、新潟、室兰)及俄罗斯港口城市(海参崴、纳霍德卡)等均兴盛一时,客货运逐年增长。朝鲜拥有东北亚大陆地区良好的出海口,地理位置极其重要。汉城和平壤之间铁路开通后,最终会成为日本抵达西伯利亚和中国铁路线的陆桥,不仅会便利南北朝鲜之间来往,也有助于五国之间的人流和物流。韩国和朝鲜同时加入联合国后,双方举行了多次会谈,2000 年 7 月,又举行了首脑级会晤,关系有了实质性改善,朝鲜半岛局势出现重大转机。此外,由于经济发展的不平衡,工资和就业的差异,劳动力流动日益频繁,特别是那些民族联系多而语言障碍少的国家间,跨国流动持续增长,如中国延边朝鲜族与韩国之间。韩国在接受中国和菲律宾劳工的同时,也向日本派送大量年轻女工。

三、跨国城市体系: BESETO 城市走廊

对城市体系进行比较研究时的最大难题是城市的定义,因为各国标准不尽一致,所以,本部分考察的从北京经汉城到东京(简称为 BESETO)的城市化地区主要涉及 20 万人口以上的城市。这将最大限度地减少定义上的混淆,因为凡超过此标准的毫无疑问应该是城市。

从北京经平壤和汉城到东京的这条城市密集地带呈横置的“S”型,有 9800 万城市居民,112 个 20 万人口以上的城市(其中中国 36 个,朝鲜 9 个,韩国 15 个,日本 52 个),分布在几乎长达 1500 公里人口密集的地带上,可称之为城市走廊(ecumenopolis)或世界城市带。^[1](P508)? 这一城市走廊是跨国性的,不受行政区划限定。它东起日本的京阪大都市连绵带到福冈,穿越朝鲜海峡,到韩国的釜山(它包括韩国最工业化的部分如浦项、蔚山、马山)。城市走廊的这一段内人流和物流的频繁程度已不亚于马来半岛的新加坡——新山或中国珠江三角洲的香港——深圳——广州都市带。这条城市走廊向西延伸到韩国的大邱和汉城,朝鲜的平壤和新义州,之后到中国的渤海湾经济圈城市。这个地区包括相关国家中经济最发达地区和大城市连片区,有密集的铁路和高速公路网。其内部空间紧凑,全程乘飞机仅用一个半小时即可,如果建成高速火车,并且在朝鲜海峡开通连接朝鲜半岛和日本列岛间的海底隧道,那么陆上通勤也不过 10 个小时。各国城市布局情况可概述如下:

中国: 位于中国北部的北京,自明代定都以来,就成为中国最大的城市,从 13 世纪末直到 19 世纪中叶,长达 600 年之久。1860 年天津开埠,随后大连和青岛相继成为租借口岸,外国资本大量涌入,形成新的契机,使这些传统上竖向隶属的行政性中心具有了商业贸易功能。

19 世纪末 20 世纪初烟台和丹东等其他小型城市的开放也主要是用于中国货物出口，经济功能明显增强。这些城市与内陆之间联系虽不十分紧密，但沿海城市发展的基本框架已经成型。

20 世纪 30 年代，日本出于其殖民掠夺的需要，在东北境内建立了沈阳、鞍山、本溪和抚顺等一批工业性城市。中华人民共和国成立后，除上述城市外，又建立一些以原材料加工业为主的城市如唐山、淄博、邢台和邯郸等，省会城市如石家庄、济南等则成为多样化的制造业中心。70 年代末实行改革开放政策以来，出现了史无前例的人口从农业和其他行业向城市的大转移，中国城市化进入新的高速增长时期，在京津唐和辽宁南部出现了两大城市群。在它们的带动下，这两个地区城市化水平在全国一路遥遥领先。其中，以沈阳为首，包括抚顺、鞍山、本溪和辽阳在内的城市群，也是闻名于世的强大工业基地。在全国 5 个 40% 以上从事非农业劳动的省份和直辖市中，有 3 个（北京、天津、辽宁）处在这两大城市群中。河北和山东两省城市化程度也远高于全国平均水平。在渤海湾地区上百个城市中，20 万人口以上的多达 32 个。在全国年产值超过百亿元的 20 个城市中，有 6 个在这一地区。这些城市的外向性很强，有 5 个年吞吐能力为 500 万吨的港口城市。^[2] (P173)

日本：东京作为一个超级城市地位是毋庸置疑的。据估计日本全国财富的三分之一产自这一地区。以东京、名古屋、大阪三个人口与工业密集的大都市区为中坚形成京阪大都市连绵带（Tokaido）。近年来，广岛、北九州、福岡等都市区及其邻近地带人口也急剧增长，使这条大都市连绵带向西延伸，最终从东京到福岡出现了一个巨大的城市走廊。新干线高速列车线和其他交通干道清晰地为我们勾画出这一城市走廊的轮廓。这条新干线连同一些高速公路于 1964 年将东京和大阪连接起来，1975 年新干线再延伸到福岡，拉近了这些城市之间的距离，使其成为一个整体。日本全国 11 个百万人以上的大城市中，有 10 个位于新干线沿线，即：东京、川崎、横滨、名古屋、京都、大阪、神户、广岛、北九州、福岡。此外还有大量中小城市。

日本政府为减少这些大都市区和人口稀少的日本海沿岸地区的差距，近 40 年来，相继提出过难以计数的方案和措施，试图减少人口的进一步集中，重新规范这些大都市区的空间布局，但人口向大都市区集中的趋势仍有增无已。1987 年，日本政府公布其第四个全国发展宏观规划，试图使区域格局多极化，由数个各具特色的大城市为主干，但结果仍然是京阪大都市连绵带拔了头筹。该规划出台 10 年来，京阪大都市连绵带和新干线上城市走廊人口的增长更形加快。1999 年，这一地区城市人口总计已达 3900 万，其中东京人口为 1195 万，占全国总人口的 9.4%。^[3]

韩国：韩国是亚洲“四小龙”中面积最大、人口最多、综合实力最强的国家。与经济发展相一致的是，韩国城市化水平也有明显提高。20 世纪 60 年代以来，韩国进入城市化快速发展时期。到 1990 年，每 5 个韩国人有 4 个居住在城市。与世界其他国家一样，这种发展的结果主要是有利于全国首位大都市区汉城。全国所有流动的人口几乎都集中到汉城和汉城——釜山城市走廊。全国总人口的 61%，全国城市人口的 75% 都集中在这里。它有 5 个百万人口以上的城市：汉城、仁川、大邱、大田、釜山，而全国此类规模的城市总数才 6 个。该长廊中还有 15 个人口在 20 万以上的城市，30 余个稍小的城市，共同构成人口达 2600 万的城市化区域。在这个城市走廊中，又以汉城大都市区为最。汉城作为朝鲜的国都，已有 600 余年的历史，目前进入最兴盛时期，被誉为“汉江奇迹”。全国人口的 42% 和全国制造业就业人口的 48% 集中在汉城大都市区。^[4] (P321- 335) 目前，人口还有不断向这一大都市区集中的趋势。汉城也制定了非常庞大的计划，如截止 2000 年 3 月底，汉城的风险投资公司已有 2100 家，汉

城市政府计划在本年底再发展到 4000 家，在汉城南部还专门开辟出一个“风险投资城”。汉城市长在最近的一次报界专访中，雄心勃勃地提出，要把汉城建成东北亚的地缘政治中心城市（Geopolitical hub city）之一，世界级大都市。^[5]可以说，汉城已为参与东北亚区域经济合作做了较充分的准备。

人口向汉城——釜山城市走廊集中，加大了它与其他地区、尤其是西南部的差距。农村地区收入的相对降低，年轻劳动力大量涌入汉城大都市区，造成很多社会问题。韩国政府实施了各种措施试图阻止人口的这种集中趋势，但难以达到预期效果。70 年代后期建造的汉城——釜山高速公路及公路沿线的开发，实际上进一步刺激了人口向汉城——釜山城市走廊的集中。目前，韩国政府正在计划建造从汉城到釜山的新干线，相信结果仍将如此。

朝鲜：朝鲜的相关资料较少，但可以肯定的是，朝鲜城市化比例很高。这是它一直非常重视工业化的结果。城市人口占全国总人口的比例从 1960 年的 40% 跃增至 1990 年的 64%。当然，朝鲜城市规模不大，从开城到新义州之间的较发达地带仅有 1 个百万人口的城市和 8 个中小城市。不过，朝鲜在东北亚地区的地位正在发生微妙的变化。1991 年末，朝鲜决定开办经济特区，把多达 621 平方公里的咸镜北道的罗津、先锋地区辟为自由贸易区。到 1995 年，已实施的项目有 22 个，投资额 3400 万美元，数额虽有限，但已迈出重要一步。此外，朝鲜还计划在日本海一侧的元山和濒临黄海的南浦设立出口加工区，显示出对外开展经贸关系的意向。朝鲜国内运输以铁路为主，电气化程度达 90%。其中贯通西海岸的主干线平壤至新义州线通过鸭绿江大桥与中国铁路相连，元山至罗津线连接东海岸所有重要的城市和港口，南浦至高原线沟通东西海岸。朝鲜还新建了平壤至南浦和元山的高速公路，这使朝鲜在东北亚经济圈中的运输合作中的作用不可或缺。

俄罗斯：俄罗斯自 1991 年立国以来，政局不稳，经济持续低迷，直至 1997 年国内生产总值方首次略有增长。从地域上讲，俄罗斯虽不完全居于东北亚地区，但其西伯利亚和远东地区却处于东北亚经济合作的枢纽地带。而且，这一地区是为数不多的尚未开发的处女地之一。它是俄罗斯资源最丰富的地方，有大面积的森林和大量的金属矿藏，丰富的石油天然气资源和海洋生物资源。据不完全统计，这一地区的矿产资源占原苏联总储量的三分之二，经济潜力十分可观。但是该地区人口密度很低，俄罗斯政府对其远东和西伯利亚向东北亚各国开放曾持谨慎态度，自普京就任俄罗斯总统后已有所改变，“东进运动”的实质性展开估计为时不远。

在东北亚经济走向一体化的过程中，资本与劳动力市场的国际间流动，经济活动的全球化等等，都将对这一地区城市体系产生重大影响。这必然导致东北亚大都市区空间结构的调整，因为在历史上大城市从来都是构建经济新秩序的火车头。

四、尚待解决的几个问题

随着东北亚城市布局和城市体系发生重大变化，各国的城市政策将有相应的调整。现有的跨国界和行政辖区的大都市区的崛起意味着问题的区域化和全球化，解决这些问题就需要集体努力。从理论上讲，城市的中心性作用和辐射作用，势必跨越行政界限、有时甚至是国界，辐射区有所交叉，大都市连绵带和城市走廊即是突出反映。换句话说，城市问题及其解决不能局限在一国行政或地域范围内。然而，也不能否认，对于大都市连绵区扩展现象本身及其问题的处理有很多矛盾心理和态度，有很多待解决的问题。那么，既要减少行政干预，充分发挥大都市区的作用，又要适当维护国家利益，分寸把握尤为重要。

首先,在日本、韩国等高度城市化的国家,已开始注意地区间的平衡发展问题。虽然两国城市政策的思路不同,但都采取很多措施试图减缓京阪和汉城——釜山都市连绵区的增长。日本担心京阪地区地震的可能,并关注环日本海的日本列岛的开发。韩国则更关心国家安全问题及西南部的问题。西南部自1980年光州起义以来,一直是政治稳定的隐患,妨碍全国政治一体化。对中国来说,继续开放沿海地区城市,同时又不至于妨碍内陆的发展,尤其是西部开发,也是个不易平衡的难题。大量外国投资涌入使东北亚一些国家正在出现巨型城市,重构其工业和城市体系。在此过程中,往往土地价格飙升,如近年来日本出现土地价格泡沫现象即是明证。很多学者担心,少量巨型城市的超常发展最终会在人口增长和城市服务方面产生新的矛盾,并造成新的地区冲突,加剧一国内社会经济上的不平等。在大城市国际化趋势中此类问题将会更加突出。

其次,很多中国人和朝鲜人对日本在二战前提出的“大东亚共荣圈”主张记忆犹新。日本方面再提出发展东北亚无边界的大都市连绵带会使人们产生警觉。相应地,对其提出“雁行模式”理论的动机也颇有疑忌。

再次,城市基础设施,包括三“T”(海港 seaport, 航空港 airport, 电信港 teleport)和东北亚之间的空中联系,目前还落后于现实需要,要有具体步骤,既加快发展,又要力戒重复投资。东北亚新发展的城市体系需全盘规划,BESETO在经济合作与发展中的主导作用有待于各国的密切合作,向一体化方向努力。

最后,在资本、劳动力、生产、市场和管理的位置过程中,城市经济的空间分工日益明显,城市突破原有的地域界限,辐射区域彼此交叉与协调,规模和性质发生相应变化,相互依存的同时也有新形式的竞争,结果在东北亚区域范围内会产生城市和区域经济的重组,形成以大城市为主干的跨国城市体系。根据美国人类学家施坚雅的“宏观区域学说”,^[6](P1-25)某国家或某地区必然会依距离远近兴起规模不等的城市,这一理论似可同样适用于跨国组成的集团化经济体和跨国城市体系。既然在这一过程中,相关国家的城市功能、地位、辐射范围都会有较大的调整与变化,那么,我们应该有思想准备,以便合理规划我国的城市战略布局,迎接东北亚新时代的挑战。

参考文献:

- [1]Fu-chen Lo and Yue-man Yeung eds. *Emerging World Cities in Pacific Asia* [M]. Tokyo: United Nations University Press, 1996.
- [2]崔瑛,高福来.中国周边国家和地区经济[M].北京:首都经贸大学出版社,1999.
- [3]Statistics Bureau & Statistics Center. *Population Movement of Tokyo in 1999* [Z].
- [4]Chang; Sen-dou. *Urban Growth and Regional Development in the Yellow Sea Rim* [J]. *Report on Regional Development in the Yellow Sea Rim* [M]. Honolulu, Hawaii: Population Institute, East-West Center, 1991.
- [5]An Interview with Seoul Mayor Goh Kun on Seoul's Present and Future [Z]. Korea Economic Report, July 27, 2000.
- [6]施坚雅.中国封建社会晚期城市研究-施坚雅模式[M].长春:吉林教育出版社,1992.

责任编辑: 刘德斌